

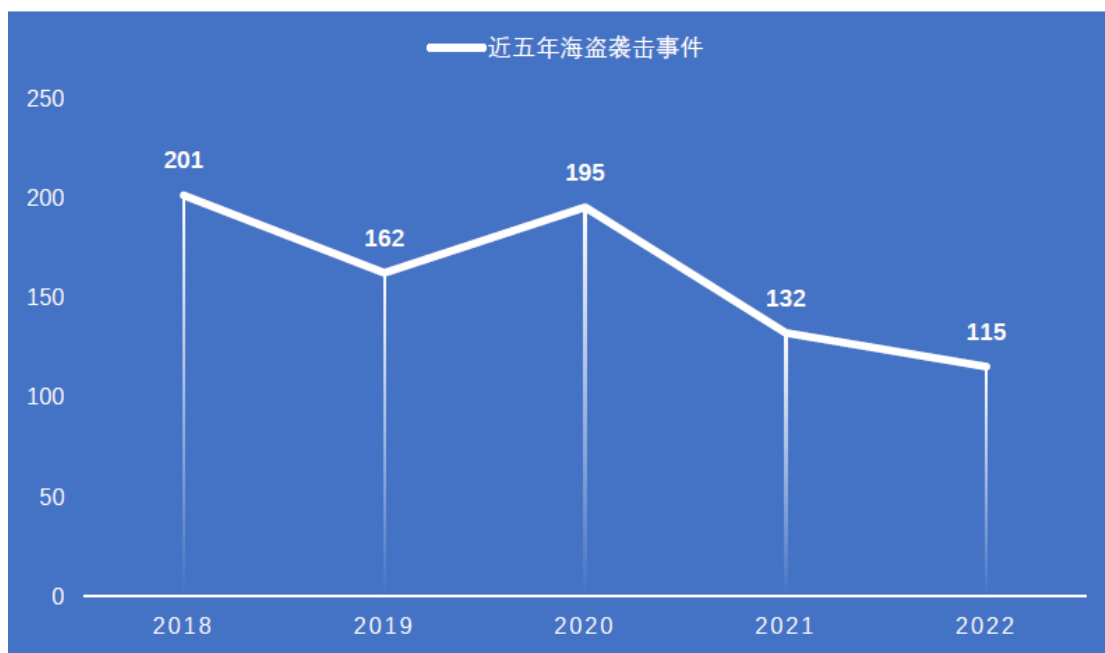
【海盗风险】IMB 2022 年全球海盗事件报告

作者：王勇



摘要：

近期，国际商会（ICC）下的非盈利组织国际海事局（IMB）发布了 2022 年全球海上海盗和武装抢劫事件报告，并从海盗袭击区域、作案方式和受袭船舶类型等不同维度分析了业已收到报告的 115 起海盗事件。同时，报告指出，115 起事件也是近 30 年来全球海盗袭击船舶的新低，尤其是几内亚湾，报告的海盗袭击事件已经非常少。总体而言，海盗事件逐步减少的趋势与各国海事、海警、海军和民间组织的积极参与密不可分。尽管如此，海盗袭船数量的减少并不能说明海盗的隐患已经减少，更不应是航运界放松警惕的时候，每一起袭击事件对个体船舶和船员而言，都可能是一场灾难。地缘政治、经济危机及环境恶化的影响，都可能导致海盗铤而走险，随时向商船发动袭击。



一、海盗袭击发生区域

纵观 2022 年度，全球发生海盗袭击船舶事故最多的区域是在东南亚，主要集中在新加坡海峡、印尼、马来西亚和菲律宾水域，这其中尤以新加坡海峡为甚，一共发生 38 起针对在航船舶的袭击事件。

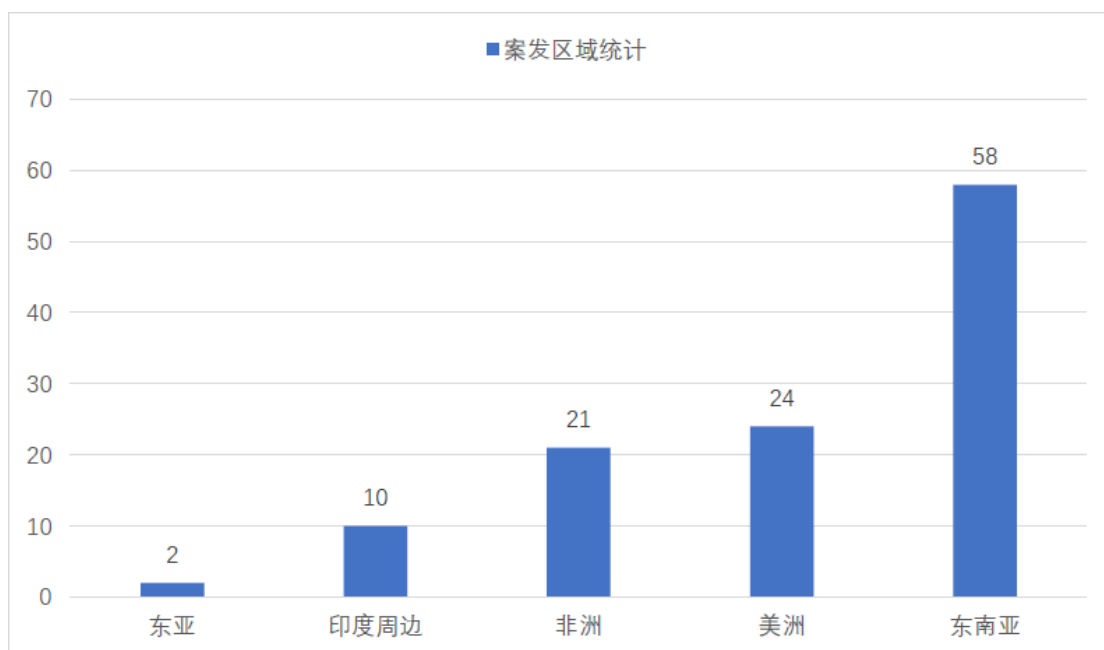
东亚的两起事故主要发生在越南的 Vung Tau 锚地。

印度及周边地区的海盗事件，最为严重的是孟加拉国的 Chittagong 港，在孟加拉国的 Mongla 港口外锚地也发生了两起盗窃行为，印度的 Kandla 和 Haldia 分别在锚地和港口也发生海盗登轮事件。

美洲海盗事件的重灾区是在秘鲁的 Callao 港，其次是巴西的 Macapa 锚地，发生了 4 起海盗事件。

原本非洲地区海盗肆虐的尼日利亚今年没有报告一起海盗事件，而报告显示比较严重的是加纳和安哥拉这两个国家，尤以加纳的 Takoradi 锚地和安哥拉的 Luanda 锚地最为严重。

东非索马里和亚丁湾没有报道海盗袭击事件。



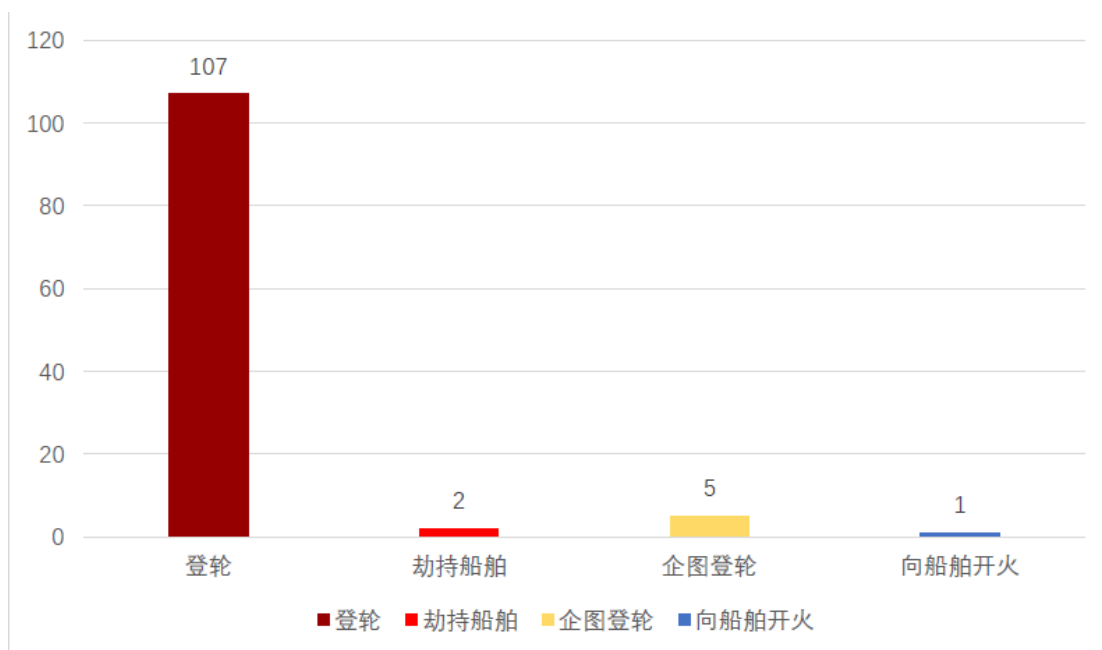
二、海盗袭击船舶方式

很遗憾的是，在 2022 年的 115 起海盗袭击事件中，海盗通过绳梯和钩子等设备最终登上船舶的事件占据了约 95%，只有 5 起事故中，机警的船员提前发现了海盗，拉响了警报并采取积极操作和应对，导致海盗登船落空。这说明，海盗袭击事件对船舶和船员的威胁仍然十分严重。

其中，在赤道几内亚 Bioko 岛附近的一起海盗袭击事件中，9 名海盗还使用武器向在航船舶进行射击，并登轮绑架了两名船员。

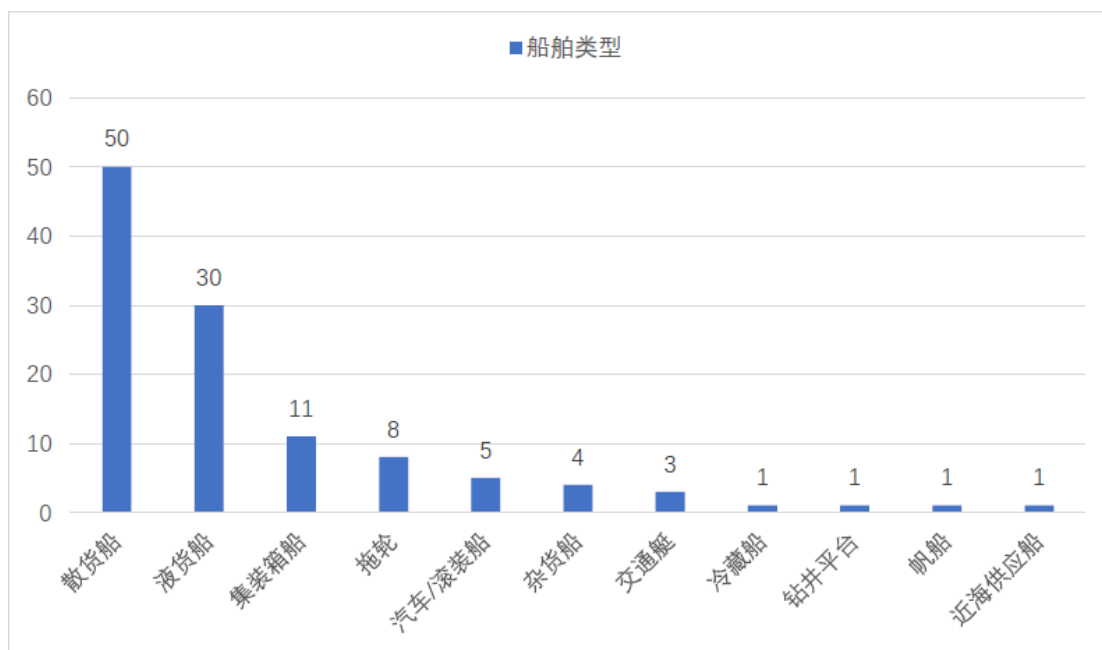
另外两起劫持船舶的恶性事件分别发生在西非象牙海岸的 Abidjan 附近水域和塞拉利昂的 Turtle 岛附近，团伙作案的海盗们持枪劫持了在航的油轮和滚装船，挟持了船员，偷盗了船上的货物、物料和船员的财产。

海盗登船的成功率这么高，除了天气和海况外，还是与船速和船舶干舷高度有主要关。



三、受袭击船舶的类型

无论是固体散装货船还是液体散装货船都是海盗袭击的首要目标，究其原因一方面是因为这两大类船舶的数量占比大，另一方面原因则是因为这两大类船舶的船速相对较慢，干舷相对较低，海盗乘坐的快艇比较容易接近并挂梯子登船；此外，劫持油轮后利用驳船来盗取油品货物，也是海盗向油轮发动袭击的一个刺激因素。除了散装货轮外，集装箱船和拖轮也是海盗袭击的主要目标。分析数据也进一步指出，任何类型的船舶都可能成为海盗袭击的目标，因为任何船上都有他们非法想要索取的物资，比如，他们可以盗窃船上的物料、备件、货物和船员的财物，他们甚至可以绑架船员索要赎金。



四、受袭击船舶动态

锚泊和在航中的船舶，是最容易被海盗锁定的攻击目标，这是因为受袭船舶即使在锚地、航道以及公开水域发出警报，海事、海警和海军等救助资源也需要一定的反应时间赶到现场。

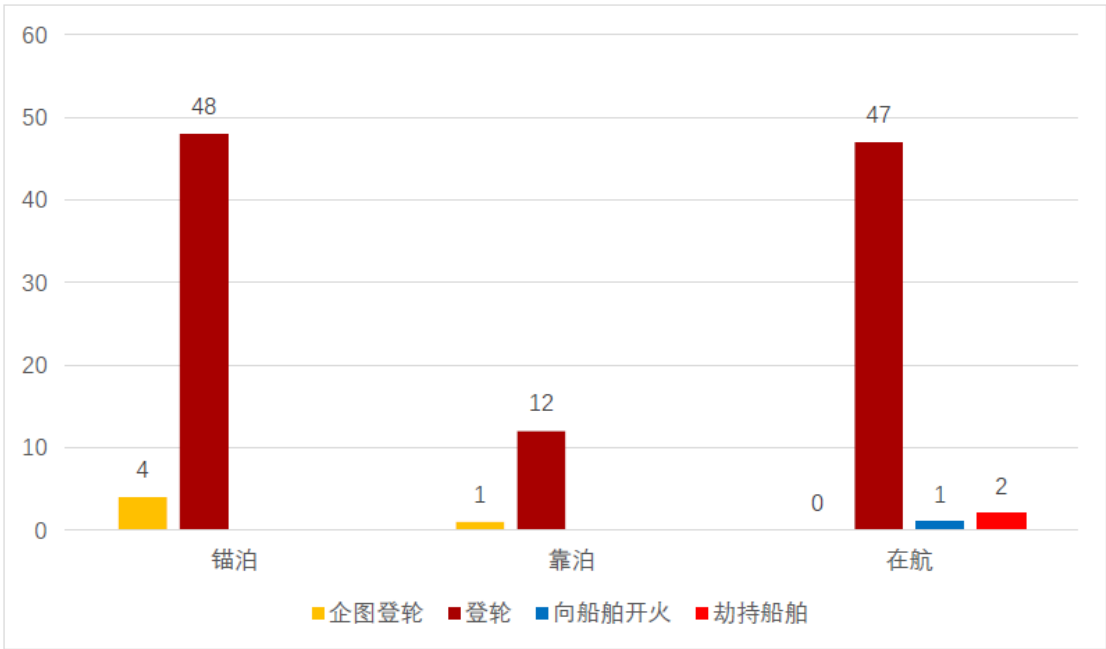
2022 年度，在航船舶受到海盗袭击的 47 起事件中，最主要集中在新加坡海峡，共发生了 38 起，占比超过了 80%。这个数据确实让人大跌眼镜，新加坡海峡的海盗袭击事件从 2019 年开始突然猛增，而且近几年有愈发严重的趋势，多发小股海盗在夜间针对过往的船舶发动突然袭击，主要目标为拖轮和驳船。那些干舷低、船速慢的散杂货，油轮也是其攻击目标。

在锚地袭击船舶最严重的是在秘鲁 Callao 港，在过去一年中，一共发生了 11 起针对锚泊船的海盗事件，另外还有一起是发生在 Callao 港 APM 码头。

在东南亚菲律宾的 Batangas、马来西亚的 Sabah 和印尼的 Belawan, Balikpapan, Panjang, Mapur Island 和 Jakarta 港口，也有海盗在锚地袭击船舶的事件发生。而在菲律宾的 Santos, Bantangas，马来西亚的 Sabah，印尼的 Belawan 还发生了船舶在港口靠泊期间被盗窃的事件，这些港口的安保情况值得船长和 SSO 密切关注。

印度及周边港口地区海盗在锚地袭击船舶最严重的是孟加拉国的 Chittagong 港，一共发生 4 起海盗袭击事件，甚至一次是袭击在码头停靠的船舶，在孟加拉国的 Mongla 港口外锚地也发生了两起盗窃行为，其中一起性质较为恶劣，18 名海盗手持长刀登上一锚泊散货船，偷走了船上的油漆、物料和备件，并劫持了一名甲板值班船员以要挟船长交赎金救人。此外，印度分别在 Kandla 锚地和 Haldia 码头也发生了针对船舶的盗窃行为。

非洲的加纳的 Takoradi 锚地也发生了 5 起海盗袭击事件。

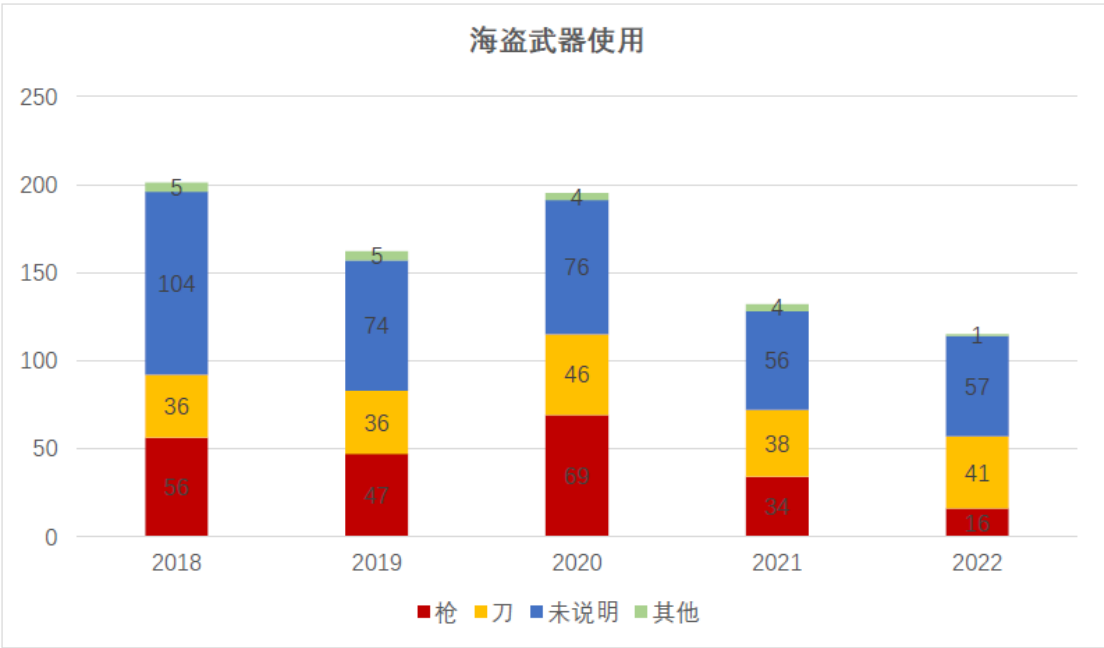


五、海盗袭船武器使用

近年来，不仅海盗袭击船舶的整体数量在下降，海盗在袭击事件中所使用的暴力武器的数量也在下降。

以使用枪支为例，从 2018 年至 2021 年，海盗持枪袭击船舶的事件平均占比约为 30%，而 2022 年同期，这一比例下降至 14%，仅在 16 起袭击事件中，海盗使用了枪械。其中：新加坡海峡 3 起，菲律宾 Roxas 附近水域 1 起，巴西的 Macapa 锚地 3 起，秘鲁 Callao 锚地 1 起，海地的 Lafiteau 港 1 起，墨西哥的 Dos Bocas 港 1 起，赤道几内亚在 Bioko 岛和 Bata 附近各 1 起，加纳 1 起，象牙海岸的 Abidjan 港 2 起，塞拉利昂的 Turtle Islands 1 起。

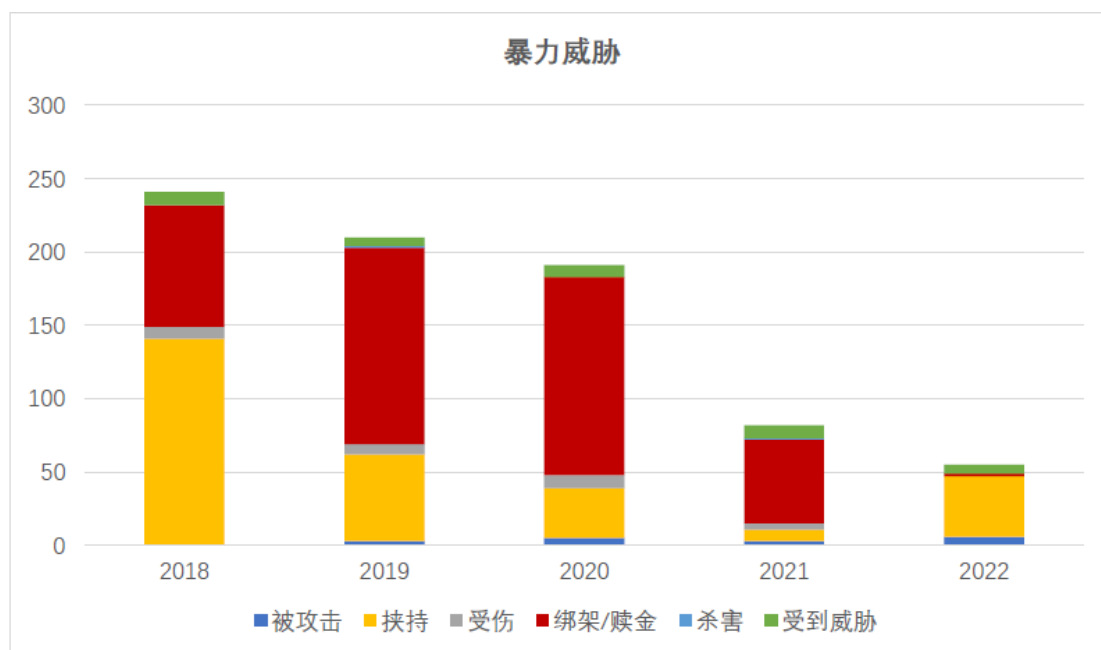
当然这一数据并不是十分全面和精准的，因为报告中另有 57 起报告未指明海盗是否使用了武器或使用了何种武器。



六、船员遭受的暴力威胁

对比前几年，在 2022 年的海盗袭击事件中，没有船员伤亡的事件报道。船员被绑架索要赎金的事件，在 2019 和 2020 年最为猖獗，每年有超过一百三十多名船员被绑架并索要赎金。而 2022 年，绑架船员赎金案件仅发生 1 起，在赤道几内亚的 Bioko Island 东南 48 海里附近水域，九名海盗乘快艇登上了一交通船，并绑架了两名船员。

但不可忽视的是，船员的生命仍然会受到海盗的威胁，在 2022 年的海盗事件中，仍有 41 名船员在海盗登轮后被挟持，海盗以此来要挟进行盗窃行为和控制船舶。



七、防海盗建议

尽管近年来海盗袭船的事件呈整体下降趋势，但 IMB 仍然鼓励和警示船舶应遵守“防海盗最佳管理措施”（BMP 5 & BMP WA），并始终保持谨慎驾驶和认真瞭望。船舶雇佣私人武装护卫也是防海盗中值得推荐的好办法，但要注意私人武装护卫的合法资质和遵守沿岸国的法律规定。同时，IMB 也鼓励船长和船员积极报告船舶所遭受的任何海盗袭击事件，只有让这些非法事件曝光，才能引起业界更多的关注，从而为减少和消除海盗威胁做更多的努力。

以上仅供会员参考，如需详细报告请登陆协会官网或 ICCIMB 网站查询。